

La Ville du Havre. Chantiers de la Méditerranée : lancement d'un navire

Numéro d'inventaire : 2015.8.5660

Auteur(s) : Georges Dascher

E. Guignery

A. Dany

Type de document : couverture de cahier

Imprimeur : IMP. PAUL-AUGUSTE-GODCHAUX et Cie

Période de création : 4e quart 19e siècle

Collection : COLLECTION GODCHAUX

Inscriptions :

- lieu d'impression inscrit : 10, Rue de la Douane, PARIS

Matériau(x) et technique(s) : papier | chromolithographie

Description : Couverture de cahier en papier beige. Image chromolithographiée sur la 1ère de couverture. Photographie noir et blanc imprimée sur la 4e de couverture. À l'intérieur, 2 textes imprimés en noir.

Mesures : hauteur : 22,7 cm ; largeur : 17,2 cm

Notes : Couverture de cahier faisant partie d'une série non numérotée, imprimée par la maison d'édition parisienne Godchaux. La série montre les équipements communaux et portuaires de la ville du Havre. Les dessins sont de Georges Dascher (1851-1912), peintre et illustrateur scolaire. Il fut très présent dans la production de couvertures de cahier. 2 textes se trouvent à l'intérieur : "Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre" Par E. Guignery ; "La Bourse du Havre" par A. Dany. Sur la 4e de couverture, photographie de la Bourse du Havre par Reymond.

Mots-clés : Protège-cahiers, couvertures de cahiers

Histoire et mythologie

Représentations : scène : navire

vue d'architecture : bâtiment administratif

Ecole dirigée
par M _____

Cahier appartenant

à _____



LA VILLE



DU HAVRE

Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée au Havre

C'est en 1845 que les frères Mazeline, célèbres constructeurs-mécaniciens havrais, dont les ateliers étaient situés rue Molière, fondèrent, sur la rive gauche du canal Vauban et rue Catinat, le bel établissement que nous voyons encore aujourd'hui.

François Mazeline, l'un de nos gloires locales, donna une extension considérable à son industrie, en y apportant toutes les modifications exigées par les nouvelles découvertes de la science. Son outillage perfectionné avait une réputation européenne, et c'est de ses ateliers que sortirent les premières machines à grande puissance destinées à la marine de l'Etat. Elles devinrent le type officiel de la flotte, et on les appelait « machines Mazeline ».

En 1864, la Société des Ateliers et Chantiers de l'Océan succéda aux Ateliers Mazeline. Ce n'est qu'après la guerre, en 1871, que la Société Anonyme des Forges et Chantiers, déjà établie sur la Méditerranée, prit la direction de cette entreprise havraise, et elle installa immédiatement sur les bords de la Seine un très important matériel de construction navale. Ses chantiers, situés sur le territoire de la commune de Gravelle-Sainte-Honorine, occupent une superficie de 16 hectares, et 1 500 à 2 000 ouvriers y sont employés.

Chargée de la construction des bâtiments de la marine de guerre, pour le compte de l'Etat et de divers gouvernements étrangers, la Société des Forges et Chantiers voulut en faire également l'armement. A cet effet, elle fit construire, il y a une dizaine d'années, un vaste atelier, contigu à ceux édifiés par les frères Mazeline, pour la fabrication des canons. De nombreuses pièces d'artillerie, système Dange et Canet, sont sorties de cet établissement. Des obus, tubes lance-torpilles, tubes lance-torpilles sous-marins (ces derniers sont de merveilleux engins de précision), sont également fabriqués dans cet établissement spécial, où 200 ouvriers sont employés.

Des navires de tous les types connus sont sortis des chantiers de construction de cette grande compagnie : pour le commerce des dragues, chalands, bateaux de pêche à vapeur, remorqueurs, paquebots à marchandises et à voyageurs, — les importants cargo-boats des

Messageries-Maritimes, la *Tamisa*, le *Guadalquivir*, le *Guadiana*, etc., le *Rivadavia*, le *Sully*, le *Portena*, le *Don-Pedro*, le *Parana*, des *Chargeurs-Réunis*, — pour la marine de guerre : des avisos torpilleurs, torpilleurs de haute mer, croiseurs torpilleurs, transports, cuirassés, ces derniers avec de puissantes machines de la force de 9.000, 9.500 et 10.000 chevaux. De nombreux torpilleurs, canonnières et cuirassés y ont été également construits pour le compte de divers états étrangers.

La construction de ces beaux bâtiments exige, de la part des ingénieurs, les plus laborieuses études pour mettre au point la conception de ce puissant engin de mer qu'on appelle un navire.

La composition des organes des machines, très complexe également, est toujours l'objet de minutieuses recherches. — La machine est l'âme du navire, c'est elle qui lui imprime le mouvement, qui lui donne la vie, car, sans elle, cette masse flottante, ballottée par les vagues, incapable de résister, serait impropre à tout service et bientôt mise en pièces.

Reste le lancement du navire, qui est une opération extrêmement délicate. Il ne suffit pas, en effet, de construire de magnifiques bâtiments. Il faut aussi songer au moyen de les lancer à la mer.

Les milliers de spectateurs qui assistent généralement au lancement d'un navire ne se doutent pas des difficultés que présente cette opération, et de la responsabilité qui incombe à l'ingénieur chargé de la direction de ce travail. Le moindre incident peut tout compromettre, et de gros intérêts sont liés au succès de cette œuvre du lancement.

C'est un moment saisissant que celui où le bâtiment, cette lourde masse de fer, dégagé de ses entraves, glisse doucement sur son ber. Il est pavé partout : des équipes d'ouvriers, debout sur le pont, agitent leurs escopettes ; une émotion violente s'empare de toute l'assistance, en présence de ce spectacle inoubliable. Il passe, imposant, majestueux, devant la foule impressionnée, et c'est au milieu de l'enthousiasme général qu'il prend possession de son élément.

E. GUIGNERY.

La Bourse du Havre

On appelle « Bourse de commerce » ou simplement « Bourse » (1) l'assemblée des négociants, courtiers, armateurs, banquiers, assureurs, agents de change, etc., qui se tient avec l'autorisation du gouvernement et sous la surveillance de l'autorité.

Cette réunion a pour objet, en rapprochant les commerçants, de faciliter les transactions commerciales telles que les achats, ventes, affrètements, assurances, négociations d'effets publics, actions, obligations, effets de commerce, etc.

Dans bien des localités, à défaut de local convenablement approprié, les commerçants se réunissent régulièrement sur une place publique pour y traiter des affaires.

C'est ainsi que pendant de longues années, la vieille Bourse, construite en 1784, près la tour François I^{er}, étant devenue insuffisante, les négociants du Havre tinrent leurs séances en plein air, d'abord sur la place des Pilotes (près du musée de Peinture), puis rue de Paris, devant l'église Notre-Dame et en dernier lieu, place Louis XVI (aujourd'hui place Gambetta) en face du Théâtre.

Si les réunions au grand air présentaient des avantages lorsqu'il faisait beau temps, il faut bien reconnaître qu'elles n'étaient pas sans inconvénients quand il pleuvait.

Aussi, depuis 1824, le personnel de la Bourse faisait-il des vœux pour que ses séances quotidiennes se tinssent dans un local confortable et approprié à sa destination.

La Chambre de Commerce étudia de nombreux projets qui furent successivement abandonnés. Il fut notamment question d'installer la Bourse à l'Arsenal, puis sur le quai concave sud de la place Gambetta et, enfin, dans le Théâtre.

(1) Il paraît que ce nom de « Bourse » provient de ce qu'à Bruges le bâtiment où se réunissaient les négociants avait une bourse pour enseigne.

Ce fut en 1861, que pour la première fois on proposa de construire un édifice digne de la ville du Havre, sur l'îlot compris entre les places de la Sous-Préfecture et du Commerce (aujourd'hui places Carnot et Jules Ferry).

En 1873, ce projet fut voté par la Chambre de Commerce et le Conseil Municipal.

La première pierre du superbe édifice que représente la gravure ci-contre fut posée le 2 mars 1878 en présence de M. Limbourg, préfet de la Seine-Inférieure, qui déposa dans le socle de granit, à l'angle nord ouest du monument, des pièces de monnaie et une plaque en cuivre portant une inscription commémorative.

L'inauguration eut lieu le 29 septembre 1880. Cet édifice avec ses deux façades monumentales a une apparence extérieure aussi belle que grandiose. La Bourse se tient dans la grande salle et les deux péristyles du rez-de-chaussée.

Dans le monument se trouvent réunis : les Services et la salle des Séances de la Chambre de Commerce ; les Bureaux de la Chambre Syndicale des Courtiers, ceux du Comité des Assureurs maritimes ; une vaste et luxueuse salle en amphithéâtre pour les ventes publiques, une Imprimerie, le Bureau central des téléphones, une Buvette, et une cinquantaine de bureaux de négociants et de courtiers.

La Bourse du Havre est, avant toute chose, une Bourse de Commerce proprement dite, bien qu'on y traite aussi des affaires financières. On y conclut toutes sortes d'affaires relatives aux marchandises : ventes *en disponible*, ventes *à livrer* par navires attendus ou sur époques déterminées. Ce dernier genre d'opérations constitue le grand *marché à terme* sur le café, le coton, la laine, l'indigo, etc.

La Bourse du Havre est, en un mot, un des plus grands centres commerciaux du monde entier.

A. DANY.

